

**Comunicação de participação em conferência:
16ª Conferência Global sobre Financiamento de Aeronaves**

Marcio Nobre Migon
Renato Baran
Sergio Bittencourt Varella Gomes

<http://www.bndes.gov.br/bibliotecadigital>

Comunicação de participação em conferência

Data e local: 21 a 23 de janeiro de 2014, Dublin, República da Irlanda

Evento: 16ª Conferência Global sobre Financiamento de Aeronaves

Representantes do BNDES: Marcio Nobre Migon

Renato Baran

Sergio Bittencourt Varella Gomes

Relevância da conferência para a atuação do BNDES

A Conferência de Dublin vem se firmando, ao longo dos últimos tempos, como o evento que “abre o ano”, em âmbito mundial, para o setor de financiamento de aeronaves, que movimenta mais de US\$ 100 bilhões anualmente em todo o mundo – em aeronaves comerciais da Airbus, Boeing, Bombardier, Embraer etc. A fatia correspondente ao BNDES Exim tem sido em torno de US\$ 1 bilhão, referente essencialmente a aeronaves fabricadas pela Embraer. Tendo isso em vista, os pontos relevantes da conferência, para a atuação do BNDES, podem ser sintetizados como:

- O papel das Export Credit Agencies (ECA),¹ tais como o BNDES Exim, continua importante para o mercado de financiamento de aeronaves. Isso tanto por sua fatia histórica de mercado, que gira em torno de 20% no agregado de todas as

¹ Ou seja, as fontes de crédito oficial às exportações de cada país, tais como o BNDES (Brasil), EDC (Canadá), US Ex-Im Bank (EUA) etc.

ECAs, como por sua função anticíclica, demonstrada na crise deflagrada a partir de 2008.

- Nesse contexto, e uma vez que a garantia primária das operações de financiamento é a própria aeronave financiada, as ECAs devem se aprofundar cada vez mais nas ações e medidas que aumentem seus controles sobre a preservação de valor dos ativos financiados. Entre tais medidas, estão:
 - (i) Acompanhar de forma mais próxima o trabalho dos *appraisers*.² Isso a fim de se assegurar de que as informações por eles fornecidas sejam as mais precisas e fidedignas possíveis, especialmente no contexto atual de relativa volatilidade de ativos em geral, incluindo aeronaves (e o valor do próprio dólar, moeda em que os valores das aeronaves são denominados).
 - (ii) Intensificar as inspeções técnicas das aeronaves financiadas, de forma a se assegurar de que a empresa aérea financiada está adequadamente preservando o valor desses ativos.
 - (iii) Não permitir, contratualmente, que as aeronaves e seus motores sejam reequipados com peças não originais (conhecidas no mercado como *PMA parts*), pelo mesmo motivo de (ii).
- O ponto anterior é especialmente relevante em função do fato de que os quatro principais fabricantes de jatos comerciais – Airbus, Boeing, Bombardier e Embraer – estão desenvolvendo novas “famílias” de aeronaves. Com novas motorizações que oferecerão significativas reduções no consumo de combustível (12% a 15%), o início das entregas vai de 2015 a 2020 (dependendo do modelo). Na conferência, vá-

² Trata-se de empresas especializadas em estimar os valores de mercado futuros (até vinte anos) das aeronaves. No caso do BNDES, tais valores são cotejados com o saldo devedor dos financiamentos, de forma assegurar-se da robustez da garantia aeronave.

rios debatedores discutiram a possibilidade de que a geração atualmente comercializada possa sofrer uma redução em sua vida econômica, concluindo por mantê-la nos atuais 25 anos. Porém, no caso específico dos atuais E-Jets da Embraer, considerou-se provável uma redução de cinco anos, de 25 para vinte anos, dependendo da trajetória futura do preço do combustível (quanto mais este subir, mais curta será a vida econômica da geração atual de aeronaves). Esse é um fato significativo para o BNDES Exim, uma vez que as curvas de valor residual das aeronaves financiadas devem – no decorrer do financiamento – sempre estar acima da curva de amortização do saldo devedor.

- O financiamento a empresas de *leasing* de aeronaves, conhecidas como *lessors*, afigura-se crescente no mercado: foram apresentadas projeções de que 50% da frota mundial deverá ser, em breve, de propriedade de *lessors*. Tais empresas representam, em comparação com as empresas aéreas, risco substancialmente inferior de financiamento para seus credores, por exemplo, o BNDES Exim, tendo sido até apontadas, na conferência, como “infalíveis”. Portanto, caso o BNDES Exim venha a operar mais amiúde com *lessors*, isso pode significar uma melhoria em sua exposição ao risco setorial em geral.
- Por fim, a conferência ratificou o clima de otimismo do mercado: a indústria do transporte aéreo teria apresentado uma recuperação histórica em 2013, com a lucratividade quase no nível da de 2010; a demanda em passageiros-quilômetros transportados (RPK) está em crescimento e a de carga aérea estabilizou-se depois de fase de crescimento, com a ocupação das aeronaves em contínua elevação, assim como a lucratividade; as carteiras de pedidos aos fabricantes apresentam um recorde histórico, de mais de 11 mil novas aeronaves, ou seja,

55% da frota hoje em operação. Portanto, a perspectiva geral da conferência é definitivamente melhor em 2014 do que foi em 2013.

Descrição das mesas e palestrantes

Dia 21 de janeiro: dia de aeronaves e motores

Esse dia, que precede a conferência propriamente dita, é organizado na forma de um *workshop* técnico. Foram abordados temas relevantes na administração ou gestão de ativos (representados por aeronaves e motores aeronáuticos), os quais podem ser financiados para compra ou arrendados por períodos específicos. Dependendo do assunto, as sessões tomaram a forma de palestras, com perguntas no fim, ou mesas de debates cujo coordenador convidava a plateia a fazer perguntas durante os debates. Os temas tratados – e seus respectivos responsáveis – foram os seguintes:

- *gestão de ativos e recomercialização* [de aeronaves] *em um mercado volátil*, com representante da Avolon, empresa de *leasing* de aeronaves;
- *novidades do mercado de leasing de motores aeronáuticos*, com representante da TES Aviation Group;
- *crescimento dramático do setor de desmanches*, com representante do Apollo Aviation Group;
- *perspectivas para a vida econômica da nova geração de aeronaves comerciais de porte médio* [*narrowbodies*], em mesa de debates com representantes das empresas Avitas, Morten Beyer & Agnew, DVB Bank, GA Telesis e IBA Group, com moderação a cargo do *Airfinance Journal*;

- *debate Boeing versus Airbus*, com representantes da Boeing Capital Corporation e Airbus, com moderação a cargo do DVB Bank;
- *efeitos do preço do combustível na vida econômica das aeronaves*, com representante da Avitas;
- *mais motores sobressalentes para arrendamento mercantil [leasing]*, com representante da Rolls-Royce & Partners Finance;
- *retorno de investimentos em ativos do mercado secundário*, com representante do DVB Bank SE;
- *reservas de manutenção para motores aeronáuticos: negociações e gestão*, com representante da Stratos;
- *como as novas tecnologias de motores aeronáuticos reduzirão os custos operacionais*, com representantes da CFM International, da Pratt & Whitney e da Rolls-Royce; e
- *mercado de aeronaves e a escolha da melhor aeronave*, em mesa de debates com representantes da ATR, Bombardier Commercial Aircraft, Embraer, Mitsubishi Aircraft Corp. e SuperJet International, com moderação a cargo do *Airfinance Journal*.

Dia 22 de janeiro: primeiro dia da Conferência Global sobre Financiamento de Aeronaves

Nesse dia, teve início a conferência propriamente dita, que, este ano, atingiu o número recorde de 1.250 participantes, provenientes de 65 países, e incluiu representantes de 313 empresas aéreas. A conferência foi organizada de forma a alternar mesas de debate com entrevistas do tipo jornalístico, no formato usual de programas de economia na televisão. A grande exceção ficou por conta da abertura do evento, em que o primeiro-ministro da República da Irlanda, Enda Kenny, fez um discurso: além de saudar os presentes, fez questão de ressaltar os principais

motivos que tornam o país o centro mundial das empresas de *leasing* de aeronaves – entre os quais se inclui seu regime tributário – e a grande atratividade da República da Irlanda para o setor aeronáutico em geral. Na sequência, foram realizadas as seguintes sessões:

- *entrevista com German Efromovich [Avianca-Taca] sobre o futuro da indústria do transporte aéreo*, por Gavin Esler, apresentador do programa de televisão BBC Newsnight;
- *entrevista com Aengus Kelly [chief executive officer (CEO) da AerCap³]*, por Gavin Esler, apresentador do programa de televisão BBC Newsnight;
- *mesa de debates com diretores financeiros (chief financial officer – COF) de empresas de baixos custos (LCCs): “Será que, no futuro, todas as viagens aéreas serão do tipo baixo custo/baixa tarifa?”*, com representantes das empresas Virgin America, Ryanair, Volaris e Wizz Air, com moderação a cargo do BNP Paribas;
- *mesa de debates com diretores financeiros (COFs): “Empresas aéreas tradicionais enfrentam as de baixos custos (LCCs)”*, com representantes da SAS Airlines, Finnair, Ethiopian Airlines e Philippine Airlines, com moderação a cargo do DVD Bank SE;
- *palestra “A geração de novas aeronaves: o Embraer E-Jet E2”*, com representante da Embraer;
- *entrevista com Henri Courpron [CEO da ILFC⁴]*, por Gavin Esler, apresentador do programa de televisão BBC Newsnight;
- *mesa de debates “As melhores práticas de tesouraria e gestão de caixa para empresas aéreas”*, com representantes da

³ Trata-se da segunda maior empresa de *leasing* de aeronaves do mundo, com US\$ 42 bilhões em ativos.

⁴ Era a segunda maior empresa de *leasing* de aeronaves do mundo, antes de ser adquirida pela AerCap.

Allegiant Air, Atlas Air Worldwide, Emirates Airlines, United Continental, Lufthansa, Delta Airlines e Cargolux Airlines, com moderação a cargo do Natixis;

- *mesa de debates “O painel de resolução”*, com representantes do BNP Paribas, Citibank, DVB Bank SE, Landesbank Hessen-Thüringen (Helaba), SMBC Europe Limited, UK Export Finance e Air Lease Corp., com moderação a cargo do Norton Rose Fulbright; e
- *palestra de encerramento do dia*, com Adam Pilarski, da Avitas.

Dia 23 de janeiro: segundo dia da Conferência Global sobre Financiamento de Aeronaves

Nesse segundo dia do evento, foram realizadas as seguintes sessões:

- *mesa de debates entre os CEOs de empresas de leasing de aeronaves*, com representantes da Aviation Capital Group, Avolon, AWAS, Jackson Square Aviation, ORIX Aviation e Pembroke Group, com moderação a cargo da Air Lease Corporation;
- *mesa de debates “O que é uma empresa de leasing bem-sucedida?”*, com representantes da Avianca-Taca, RPK Capital, Natixis Transport Finance, IBA Group, Credit Agricole Corporate & Investment Bank, com moderação a cargo BNP Paribas;
- *palestra “Os novos padrões de contabilidade para o leasing: financiamento extracontábil”*, por representante da KPMG;
- *mesa de debates “Será que a estrutura de EETC⁵ funciona para todos?”*, com representantes da Air Canada, Citibank,

⁵ Enhanced Equipment Trust Certificate, modalidade de financiamento de aeronaves feita diretamente com o mercado de capitais via emissão de títulos regulados por legislação específica nos Estados Unidos.

Deutsche Bank, JP Morgan Securities, Morgan Stanley, Vedder Price e BNP Paribas, com moderação a cargo do A&L Goodbody;

- *discurso de Leo Varadkar* [ministro dos Transportes e Turismo da República da Irlanda], cobrindo as principais medidas, iniciativas e instrumentos legislativos em vigor ou em consideração para assegurar que o país mantenha sua alta atratividade para o setor aeronáutico mundial;
- *debate entre líderes da indústria ao estilo da Universidade de Oxford* [em que duas equipes se enfrentam, com argumentos a favor e contra] – complementado pelos votos da plateia por meio eletrônico –, com representantes da Aircastle, BOC Aviation, DVB Bank SE, HSBC Asset & Structured Finance, Natixis transport Finance, Goldman Sachs, US Ex-Im Bank, UK Export Finance e Skyworks Capital, com moderação a cargo da KV Aviation;
- *mesa de debates “Retornos [yields] maiores no mercado secundário”*, com representantes do DVB Bank SE, Apollo Aviation Group e Avitas, com moderação a cargo de Maples; e
- *mesa de debates “Para onde vai o mercado das ECAs?”*, com representantes da COFACE, US Ex-Im Bank, BNDES, Export Development Canada (EDC), UK Export Finance e Euler Hermes Deutschland AG, com moderação a cargo da Vedder Price.